船舶事故等調査報告書（軽微）

１	船舶事故	計　27 件
２	船舶インシデント	計　11 件
	合　　計	38 件

平成２４年３月３０日

運 輸 安 全 委 員 会

船舶事故等調査報告書（軽微）一覧

（函館事務所）

1　漁船第十三伏見丸漁船鮭丸衝突

（仙台事務所）

2　漁船第一寶信丸漁船第十八海鳳丸衝突

3　漁船第八昭栄丸転覆

4　作業船一号佐田丸乗揚

5　監督測量船なおかぜ衝突（定置網）

（横浜事務所）

6　モーターボートＤｅｂｕｔ１乗揚

7　モーターボート飛鳥Ⅳ世運航不能（燃料不足）

8　ミニボート（船名なし）乗船者負傷

9　漁船白竜丸乗揚（定置網）

10　ヨットＳＥＴＵＣＯ座州

11　水上オートバイ Blue Dolphin 水上オートバイプーさん丸衝突

12　モーターボートフォワード運航不能（燃料供給不能）

13　ケミカルタンカー民豊丸衝突（灯標）

14　貨物船 SILVERY OCEAN 衝突（岸壁）

15　モーターボート海人運航阻害

（神戸事務所）

16　漁船第五十八眞好丸乗揚

17　プレジャーモーターボートマラケッシュⅡ運航不能（燃料油供給障害）

18　プレジャーモーターボートｓｏｕｔｈ　ｗｉｎｄ運航不能（燃料油供給障害）

19　貨物船第二十二新福丸衝突（岸壁）

（広島事務所）

20　貨物船きんせい漁船第１１八千代丸漁網損傷

21　貨物船 FUTAI 漁船竜聖丸衝突

22　引船海勇丸台船Ｋ－７７乗揚

23　油送船第一誠徳丸運航不能（機関損傷）

（門司事務所）

24　押船コンドー１８号バージはかた１５０１乗揚

25　漁船千佳丸乗揚

26　押船ジェイケイはしけＪＫ－２乗揚

27　水上オートバイエアスト水上オートバイ MUNETAKA 衝突

28　貨物船第一平成丸乗揚

29　プレジャーボート An Jeon 乗揚

30　貨物船金栄丸衝突（灯標）

31　コンテナ船 VEGA SONJA 運航不能（機関故障）

（長崎事務所）

32　貨物船ぎょれん１乗揚

33　漁船第八十一天王丸運航不能（推進器損傷）

34　砂利運搬船第七十八伸光丸乗揚

※下線付き番号はインシデント

35　旅客船ペがさす２運航阻害

（那覇事務所）

36　引船ざおう非自航式杭打船第八くす号乗揚

37　ダイビング船 DRAGON KNIGHT 運航不能（機関室浸水）

38　貨物船 EL MAR VICTORIA 漁船第十五勝福丸衝突

※下線付き番号はインシデント

船舶事故等調査報告書

平成２４年２月２３日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	２０１１門第１５８号
事故等種類	運航不能（機関故障）
発生日時	平成２３年１１月２日　１２時４４分ごろ
発生場所	関門港関門航路 北九州市所在の大瀬戸第２号導灯（前灯）から真方位３２３°７５０ｍ付近 （概位　北緯３３°５４.２′　東経１３０°５４.９′）
事故等調査の経過	平成２３年１１月４日、本インシデントの調査を担当する主管調査官（門司事務所）を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	 コンテナ船　VEGA SONJA（ベガ ソンジャ）、７,１７０トン ９３８５４５３（ＩＭＯ番号）、VEGA SONJA SCHFFFAHRTS GMBH
乗組員等に関する情報	船長、フィリピン共和国船長免状 機関長、フィリピン共和国機関長免状
死傷者等	なし
損傷	主機オイルミストディテクター、船底擦過傷
事故等の経過	本船は、船長、機関長ほか１５人が乗り組み、関門港の関門航路を対地速力約１１ノット（kn）で東進中、平成２３年１１月２日１２時４４分ごろ主機が停止した。 本船は、その後、速力の急激な低下と約６kn の東への潮流により操船不能に陥り、右アンカーを投錨したものの、１２時４７分ごろ、潮流に圧流され、北緯３３°５４.２′東経１３０°５５.２′に位置する航路外の浅瀬に乗り揚げ、手配したタグボートにより離礁した。
気象・海象	気象：天気　曇り、風向　南東、風力　３、視界　良好 海象：潮流　東流約６kn
その他の事項	本船は、主機が危急停止した際、主機クランクケース内のオイルミストの濃度を常時監視するオイルミストディテクターの濃度表示ランプ１４個が全て点灯していた。 オイルミストディテクターは、オイルミスト濃度表示ランプが下位からの１０個が点灯した時点で主機が危急停止するようになっていた。 本船は、１０月２７日に大韓民国釜山港へ向けて航行中、オイルミスト高濃度警報（点灯ランプ数不明）が発生した際、機関長が、主機が危急停止しなかったので、装置の誤作動を疑い、釜山港入港後、取扱説明書に従ってオイルミストディテクターを開放し、各部を掃除した上、試運転を実施して各部に異常がないことを確かめていた。 本船は、本インシデント発生の際、船橋において、警報ランプの点灯やブザーの吹鳴がなく、主機の危急停止を感知することができなかった。 機関長は、主機の燃焼状態が良好であり、運転状態に異常がなかったことから、オイルミストディテクターが誤作動し、高濃度オイルミストの検知による危急停止信号を発したものと判断して電子制御基盤の予備がなかったので、完備品と交換した。

分析	乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析	なし あり なし 本船は、関門港の関門航路を東進中、主機のオイルミストディテクターが誤作動したことから、主機が危急停止し、運航不能になったものと考えられる。 主機は、運転状態に異常がなく、オイルミストディテクターを完備品と交換したところ支障なく運転出来たことから、オイルミストディテクターが誤作動して高濃度オイルミストの検知信号を発したものと考えられる。 本船は、主機の停止に伴って速力が低下し、東方への潮流に圧流され、操船不能に陥ったことから、投錨したものの、本インシデント発生から約３分後に航路外の浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。
原因	本インシデントは、本船が、関門港の関門航路を東進中、主機のオイルミストディテクターが誤作動したため、主機が危急停止したことにより発生したものと考えられる。	
参考	今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。 ・メーカーによるオイルミストディテクターの定期点検を実施すること。 ・主機の危急停止装置作動時に備えた緊急対応訓練を実施すること。	